Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3314**

16. Wahlperiode 08. 11. 2006

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

a) zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 16/519 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher Vorschriften auch hinsichtlich der Wohnmobilbesteuerung

b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dr. Volker Wissing, Horst Friedrich (Bayreuth), Carl-Ludwig Thiele, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/473 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem

Nach Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist seit 1. Mai 2005 die verkehrsrechtliche Begriffsbestimmung „Kombinationskraftwagen“ entfallen. Es ergeben sich daraus Auswirkungen bei der Kraftfahrzeugsteuer insbesondere für Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles, Großraum-Limousinen und Kleinbusse sowie für Wohnmobile und Büro- oder Konferenzmobile mit jeweils einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t. Diese Fahrzeuge unterlagen bisher der auf Lkw ausgerichteten Gewichtsbesteuerung. Die Besteuerung der genannten Fahrzeuge ist klarzustellen bzw. sachgerecht anzupassen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Mit dem Gesetzentwurf des Bundesrates auf Drucksache 16/519 ist beabsichtigt, Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles, Großraum-Limousinen und Kleinbusse, die nach ihren objektiven Beschaffenheitskriterien die Begriffsmerkmale für Personenkraftwagen erfüllen, zum 1. Mai 2005 als Personenkraftwagen nach Hubraum und Emissionsverhalten zu besteuern. Ferner unterfallen dieser Regelung auch sog. Mehrzweckfahrzeuge, Büro- oder Konferenzmobile sowie Pick-up-Fahrzeuge, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt sind. Für Wohnmobile soll eine kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung als Pkw

eingreifen, die schrittweise bis zum Jahr 2011 erreicht wird. Der besonderen Zweckbestimmung von Wohnmobilen wird ab 2011 mit einem dauerhaften Abschlag von 20 v. H. Rechnung getragen.

Der Finanzausschuss empfiehlt folgende Änderungen:

– Wohnmobile als eigenständige Fahrzeugkategorie in das Kraftfahrzeugsteuergesetz aufzunehmen und nach objektiven Beschaffenheitskriterien zu bestimmen,

– die Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile nach dem Emissionsverhalten und dem verkehrsrechtlich zulässigem Gesamtgewicht zu bemessen,

– die veränderte Besteuerung für Wohnmobile zum 1. Januar 2006 in Kraft zu setzen.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/519 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP auf Drucksache 16/473 sieht vor, durch Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes klarzustellen, dass nach der Änderung der StVZO nur Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles, Großraum-Limousinen und Kleinbusse künftig als Personenkraftwagen nach Hubraum und Emissionsverhalten besteuert werden. Für Wohnmobile und bauartähnliche Fahrzeuge soll es bei der Besteuerung nach dem Gewicht verbleiben.

Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 16/473 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf des Bundesrates auf Drucksache 16/519 führt für die Länder durch die Aufhebung des § 23 Abs. 6a StVZO zu Mehreinnahmen aus der Besteuerung der Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles, Großraum-Limousinen und Kleinbusse von jährlich bis zu 87 Mio. Euro.

Aus der geänderten Besteuerung der Wohnmobile in der vom Finanzausschuss empfohlenen Fassung ergeben sich voraussichtlich Mehreinnahmen in Höhe von jährlich ca. 50 Mio. Euro ab dem Jahr 2006.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP auf Drucksache 16/473 führt für die Länder zu Mehreinnahmen aus der Besteuerung von Geländewagen, die in der Vorlage nicht näher beziffert werden. Mindereinnahmen entstehen aus der Einbeziehung leichter Wohnmobile in die Gewichtsbesteuerung.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/519 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

   a) Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:

   „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“.

   b) Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

   ‚Artikel 1

   Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

   1. In § 2 werden folgende Absätze 2a bis 2c eingefügt:

      „(2a) Als Personenkraftwagen gelten auch:

      1. Geländefahrzeuge und andere Fahrzeuge mit drei bis acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, die der Klasse N1, Aufbauarten BA oder BB, nach Anhang II Abschnitt C Nr. 3 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), zuletzt geändert durch Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 (ABl. EU Nr. L 309 S. 37), entsprechen;

      2. Mehrzweckfahrzeuge, entsprechend Aufbauart AF, die nach Anhang II Abschnitt C Nr. 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht als Fahrzeuge der Klasse M1 gelten;

      3. Büro- und Konferenzmobile, entsprechend der Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern für die Erhebung von Daten nach der Fahrzeugregisterverordnung.

      Die genannten Fahrzeuge gelten dann als Personenkraftwagen, wenn diese vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind. Das ist insbesondere der Fall, wenn die zur Personenbeförderung dienende Bodenfläche größer ist als die Hälfte der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs.

      (2b) Als Wohnmobile gelten Fahrzeuge der Klasse M mit besonderer grundsätzlich fest eingebauter Ausrüstung nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.1 der Richtlinie 70/156/EWG, wenn sie auch zum vorübergehenden Wohnen ausgelegt und gebaut sind, die Bodenfläche des Wohnteils den überwiegenden Teil der gesamten Nutzfläche des Fahrzeugs einnimmt und der Wohnteil eine Stehhöhe von mindestens 170 Zentimeter sowohl an der Kochgelegenheit als auch an der Spüle aufweist.

      (2c) Als andere Fahrzeuge gelten auch Kranken- und Leichenwagen nach Anhang II Abschnitt A Nr. 5.3 und 5.4 der Richtlinie 70/156/EWG.“

2. In § 8 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

   „1a. bei Wohnmobilen nach dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht und zusätzlich nach den Schadstoffemissionen;“.

3. In § 9 Abs. 1 wird folgende Nummer 2a eingefügt:

   „2a. Wohnmobile für je 200 Kilogramm Gesamtgewicht oder einem Teil davon, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde im Sinne der Anlage XIV zu § 48 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

   a) mindestens der Schadstoffklasse S 4 entsprechen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	16 EUR,
über 2 000 kg	10 EUR,

   insgesamt jedoch nicht mehr als 800 EUR,

   b) der Schadstoffklasse S 3, S 2 oder S 1 entsprechen, von dem Gesamtgewicht

bis zu 2 000 kg	24 EUR,
über 2 000 kg	10 EUR,

   insgesamt jedoch nicht mehr als 1 000 EUR,

   c) die Voraussetzungen nach Buchstabe a oder b nicht erfüllen, von dem Gesamtgewicht

bis zu	2 000 kg		40 EUR,
über	2 000 kg	bis zu 5 000 kg	10 EUR,
über	5 000 kg	bis zu 12 000 kg	15 EUR,
über	12 000 kg		25 EUR;

   ab dem 1. Januar 2010 auch für die Schadstoffklasse S 1;“.

4. Dem § 18 wird folgender Absatz 5 angefügt:

   „(5) Für Wohnmobile bemisst sich die Steuer für die Zeit vom 1. Mai 2005 bis zum 31. Dezember 2005 bei einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2 800 Kilogramm nach § 8 Nr. 1 und bei einem zulässigen Gesamtgewicht über 2 800 Kilogramm nach § 8 Nr. 2.“‘

c) Artikel 2 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Mai 2005 in Kraft.“;

2. den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/473 abzulehnen.

Berlin, den 8. November 2006

Der Finanzausschuss

Eduard Oswald	**Patricia Lips**	**Florian Pronold**	**Frank Schäffler**
Vorsitzender	Berichterstatterin	Berichterstatter	Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Patricia Lips, Florian Pronold und Frank Schäffler

1. Verfahrensablauf

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf des Bundesrates **(Drucksache 16/519)** und den Gesetzentwurf der Fraktion der FDP **(Drucksache 16/473)** in seiner 33. Sitzung am 7. April 2006 dem Finanzausschuss federführend sowie dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss wurde jeweils nach § 96 der Geschäftsordnung beteiligt.

Der Finanzausschuss hat die Beratung der Vorlagen in seiner 36. Sitzung am 25. Oktober 2006 aufgenommen und in seiner 37. Sitzung am 8. November 2006 abgeschlossen.

2. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Nach Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist seit 1. Mai 2005 die verkehrsrechtliche Begriffsbestimmung „Kombinationskraftwagen" entfallen, so dass Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen und Kleinbusse sowie Wohnmobile und Büro- oder Konferenzmobile mit jeweils einem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 Tonnen, die der auf Lkw ausgerichteten Gewichtsbesteuerung bei der Kraftfahrzeugsteuer unterlagen, seither wie Pkw kraftfahrzeugsteuerlich behandelt werden.

a) Mit dem Gesetzentwurf des Bundesrates (Drucksache 16/519) wird gesetzlich klargestellt, dass Geländewagen, SUV, Großraum-Limousinen und Kleinbusse, die nach ihren objektiven Beschaffenheitskriterien die Begriffsmerkmale für Personenkraftwagen erfüllen, mit Wirkung vom 1. Mai 2005 als Personenkraftwagen nach Hubraum und Emissionsverhalten zu besteuern sind. Ferner werden auch sog. Mehrzweckfahrzeuge, Büro- oder Konferenzmobile sowie Pick-up-Fahrzeuge entsprechend behandelt, wenn sie vorrangig zur Personenbeförderung ausgelegt sind. Für Wohnmobile soll eine kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung als Pkw eingreifen, die schrittweise bis zum Jahr 2011 erreicht wird. Der besonderen Zweckbestimmung von Wohnmobilen wird ab 2011 mit einem dauerhaften Abschlag von 20 v. H. Rechnung getragen.

b) Der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP (Drucksache 16/473) sieht vor, kraftfahrzeugsteuerrechtlich nur Geländewagen, SUV, Großraum-Limousinen und Kleinbusse künftig als Personenkraftwagen nach Hubraum und Emissionsverhalten zu besteuern. Für Wohnmobile und bauartähnliche Fahrzeuge soll es bei der Besteuerung nach dem Gewicht verbleiben. Leichte Wohnmobile mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 2,8 Tonnen werden in die Gewichtsbesteuerung einbezogen.

3. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

a) Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 16/519

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 25. Sitzung am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion DIE LINKE. die Annahme der Vorlage in der geänderten Fassung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 23. Sitzung am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 22. Sitzung am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der FDP und einer Stimme aus der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung.

b) Gesetzentwurf der Fraktion der FDP – Drucksache 16/473

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Gesetzentwurf am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung der Vorlage.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 23. Sitzung am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit der Mehrheit der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 22. Sitzung am 8. November 2006 beraten und empfiehlt mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Abwesenheit der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

4. Empfehlung des federführenden Ausschusses

A. Allgemeiner Teil

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf des Bundesrates (Drucksache 16/519) in der vom Ausschuss geänderten Fassung anzunehmen. Den Gesetzentwurf der Fraktion der FDP (Drucksache 16/473) empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP abzulehnen.

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU** und **SPD** wiesen im Verlauf der Ausschusserörterungen darauf hin, dass durch zum Teil weit zurückliegende Änderungen des Kraftfahr-

zeugsteuergesetzes und von Rechtsnormen, an denen dieses Rechtsgebiet anknüpft, sowie durch allgemeine Anwendung von Finanzrechtsprechung eine Rechtspraxis entstanden sei, die nicht mehr als sachgerecht angesehen werden könne. So seien beispielsweise schwere Geländewagen mit hubraumstarken Dieselmotoren gegenüber dem Standard-Pkw kraftfahrzeugsteuerlich deutlich im Vorteil. Ferner sei durch so genanntes Auflasten in Einzelfällen die Gewichtsgrenze für eine deutlich günstigere Gewichtsbesteuerung herbeigeführt worden. Es sei ein Steuerschlupfloch für Luxusautos entstanden, das habe geschlossen werden müssen. Mit der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung seien Geländewagen, Sport-Utility-Vehicles (SUV), Großraum-Limousinen, Kleinbusse, Wohnmobile und so genannte Büro- oder Konferenzmobile ab 1. Mai 2005 nicht mehr als der Gewichtsbesteuerung unterliegende andere Fahrzeuge zu behandeln gewesen. Die Änderung sei im November 2004 beschlossen und mit einer langen Frist von einem halben Jahr bis zum Inkrafttreten der Regelung verbunden worden, um eine Regelung für die Besteuerung von Wohnmobilen zu finden. Im Kern sei es dabei um die Abgrenzung von Personenkraftwagen, Wohnmobilen und reinen Nutzfahrzeugen gegangen, für die eine klare Definition der steuerlichen Tatbestände unter Vermeidung von Ausweichmöglichkeiten zu finden gewesen sei. Der Gesetzentwurf des Bundesrates habe einen Kompromiss zwischen den Extrempositionen der Länder bei der steuerlichen Behandlung herbeizuführen versucht. Die Koalitionsfraktionen hoben hervor, dass aufgrund der Vorlage des Bundesrates die Halter von Wohnmobilen mit erheblichen Belastungen hätten rechnen müssen. Die Koalitionsfraktionen verwiesen auf zahlreiche Zuschriften aus diesem Bereich und vertraten die Auffassung, dass die Wohnmobilbesteuerung einer zukunftsfähigen Lösung zugeführt werden solle, wobei das Ziel einer modernen, am Schadstoffausstoß orientierten Kfz-Besteuerung auch für diesen Bereich zum Zuge kommen und die besondere Nutzung von Wohnmobilen berücksichtigt werden solle. Wichtig sei darüber hinaus, für die Halter älterer Wohnmobile eine Übergangsregelung einzuräumen und es nicht zu einer Überlastung der Betroffenen kommen zu lassen. Vor diesem Hintergrund legten die Koalitionsfraktionen Anträge vor, die den Gesetzentwurf im Hinblick auf die Wohnmobilbesteuerung substantiell verändern. Die Koalitionsfraktionen erläuterten, es werde für Wohnmobile eine eigenständige Fahrzeugkategorie im Kraftfahrzeugsteuergesetz neben den Kategorien „Personenkraftwagen“ und „andere Fahrzeuge“ eingerichtet, die in drei abgestuften Tarifen, denen jeweils verkehrsrechtliche Schadstoffklassen zugeordnet seien, besteuert werde. Damit werde ein Anreiz für möglichst emissionsreduzierte Fahrzeuge gegeben. Im Ergebnis stelle sich eine Jahressteuer über der für Lastkraftwagen und im Normalfall unterhalb der für Personenkraftwagen ein. Den berechtigten Interessen der betroffenen Wohnmobilhalter werden mit der dem Ausschuss unterbreiteten Lösung Rechnung getragen. Gegenüber dem Entwurf des Bundesrates ergäben sich um 20 Mio. Euro geringere Einnahmen aus der Wohnmobilbesteuerung, die den Haltern von Wohnmobilen erspart blieben.

Die **Fraktion der FDP** erinnerte an den Ausgangspunkt der steuerpolitischen Erörterung. Danach sei es Konsens gewesen, Geländewagen, die vornehmlich als Luxuswagen genutzt würden, nicht auch steuerlich zu begünstigen. Indes sei mit der Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung diese Zielsetzung nicht erreicht und gleichzeitig seien Wohnmobile einer erheblich höheren Besteuerung unterworfen worden. Diese Steuerfolge zu beseitigen diene der von der Fraktion der FDP vorgelegte Gesetzentwurf. Im Gegensatz zu dem von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Lösungsvorschlag führe die Vorlage der Fraktion der FDP nicht zu Mehreinnahmen der öffentlichen Haushalte aus der Kraftfahrzeugbesteuerung von Wohnmobilen und stelle die Halter dieser Fahrzeuge wie vor der zum 1. Mai 2005 eingetretenen Änderung. Die mit dem Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen verbundenen Steuermehreinnahmen beanstandete die Fraktion der FDP. Es werde insoweit der falsche Weg beschritten und die Halter von Wohnmobilen mit höheren Abgaben zusätzlich belastet, obwohl sie das öffentliche Straßennetz weniger nutzten und von der Fahrzeugnutzung keine besonders hohen Umweltbelastungen ausgingen. Für die mit 50 Mio. Euro berechneten jährlichen Mehreinnahmen der Länder sei eine Rechtfertigung nicht erkennbar.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, dass die verkehrsrechtlichen Bestimmungen der EU-Richtlinie 70/156/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/116/EG vom 20. Dezember 2001 zur Eingruppierung von Fahrzeugen als steuerliche Bemessungsgrundlage nicht geeignet seien. Insoweit sei der Vorschlag des Bundesrates zu begrüßen. Es bestehe eine breite Übereinstimmung bei der steuerlichen Behandlung von schweren Geländewagen und Sport-Utility-Vehicles, die von der Fraktion DIE LINKE. insbesondere im Hinblick auf ökologische Gesichtspunkte, die den Kraftstoffverbrauch dieser Fahrzeuge betreffe, geteilt werde. Insoweit sei die Neuregelung zu begrüßen. Dagegen sei die Neugestaltung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile in der vom Bundesrat vorgesehenen Fassung abzulehnen. Die mit der Vorlage der Fraktion der FDP zum Ausdruck gebrachte Ablehnung jeglichen Regelungsbedarfs bei Wohnmobilen werde gleichfalls nicht geteilt. Es werde übersehen, dass die bisherige Besteuerungssystematik falsche Anreize setze und nicht zur Verringerung des Schadstoffausstoßes anhalte.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass die bis zum 1. Mai 2005 geltende Rechtslage zu erheblichen Verwerfungen geführt habe. Schwere Geländewagen seien deutlich niedriger belastet worden als einfache Pkw. Die Streichung des ungerechtfertigten Steuerprivilegs über die Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erscheine insoweit berechtigt gewesen. Die damit entstandene Zusatzbelastung für Wohnmobile sei aber als problematisch zu werten. Der Gesetzentwurf der FDP gehe indes am Ziel vorbei und blende insbesondere den ökologischen Aspekt, der gerade bei der Kraftfahrzeugbesteuerung zu berücksichtigen sei, aus. Auch der vom Bundesrat vorgelegte Lösungsansatz einschließlich der von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Änderungsanträge sei nicht sachgerecht. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN legte einen Entschließungsantrag vor, nach dem die Kraftfahrzeugbesteuerung nach Hubraum (Pkw) oder Gewicht (Nutzfahrzeug) als unzureichend anzusehen sei. Es sei eine einheitliche Besteuerung aller Kraftfahrzeuge nach CO_2- und Schadstoffausstoß anzustreben. Die nach Abgaswerten differenzierte Kfz-Steuer habe sich in der Vergangenheit zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge bewährt und die Entwicklung und Nutzung umweltverträglicherer Fahrzeuge beschleunigt und sie kön-

ne die Markteinführung verbrauchsarmer Autos befördern. Die veränderte Kfz-Steuer sei nach den CO_2-Emissionen zu bemessen und progressiv auszugestalten und könne umgehend umgesetzt werden. Die Bundesregierung sei daher aufzufordern, schnellstmöglich einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Umstellung der Bemessungsgrundlage für die Kfz-Steuer vom Hubraum auf den CO_2-Ausstoß vorsehe und die Neuregelung der Kfz-Steuer für alle Fahrzeugarten einschließlich Nutzfahrzeuge beinhalte. Die Bundesregierung soll ferner parallel mit den Ländern über eine Übertragung der Kfz-Steuer auf den Bund verhandeln.

Die Koalitionsfraktionen erinnerten daran, dass er am 25. Oktober 2006 den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 16/2073, der eine der jetzt zur Erörterung stehenden Vorlage entsprechende Zielsetzung verfolge, erörtert habe. Sie nahmen auf diese Beratungen Bezug und lehnte den Entschließungsantrag mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen und den Stimmen der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. ab.

B. Einzelbegründung

Die vom Ausschuss empfohlenen Änderungen des Gesetzentwurfs werden im Einzelnen wie folgt begründet:

Zur Bezeichnung des Gesetzentwurfs

Die geänderte Fassung ist rechtsförmlich geboten.

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Auf Zwischenüberschriften kann bei kurzen Einzelnovellen verzichtet werden.

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2a bis 2c)

Allgemein

Wohnmobile werden eine eigenständige Fahrzeugkategorie im KraftStG neben den Kategorien „Personenkraftwagen“ und „andere Fahrzeuge“. Die im Gesetzentwurf des Bundesrates mit „sog. Pick-up-Fahrzeuge“ und „sog. Büro- und Konferenzmobile“ bezeichneten Fahrzeuge werden klar bestimmt.

Im Einzelnen

Der Absatz 2a beinhaltet in Satz 1 Nr. 1 die vom Verkehrsrecht abweichende kraftfahrzeugsteuerliche Begriffsbestimmung „Personenkraftwagen“ insbesondere für Geländewagen der Klasse N1, Aufbauart BB. Durch die Ergänzung um die Aufbauart BA werden die in der Nummer 4 des Gesetzentwurfs des Bundesrates aufgeführten „sog. Pick-up-Fahrzeuge“ einbezogen. Die Verwendung des Vollzitats der Richtlinie 70/156/EWG bringt eine starre Verweisung zum Ausdruck, bezogen auf den Zeitpunkt des Beschlusses des Bundesrates. Spätere Änderungen der Richtlinie haben insoweit keinen Einfluss auf die Begriffsbestimmungen. Die Nummer 2 entspricht dem Gesetzentwurf des Bundesrates. In der Nummer 3 werden die bisherigen „sog. Büro- und Konferenzmobile“ durch die entsprechende Verweisung auf verkehrsrechtliche Vorschriften näher bestimmt. Die Nummer 5 entfällt, da Wohnmobile nicht als Personenkraftwagen gelten sollen. Die Sätze 2 und 3 werden vor dem Hintergrund aktueller Rechtsprechung angepasst, die zur Abgrenzung zwischen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen auf eine Gesamtbetrachtung der objektiven Beschaffenheitsmerkmale abstellt, darunter insbesondere auf das Flächenverhältnis.

Der Absatz 2b bestimmt den Begriff „Wohnmobil“. Maßgebend sind objektive Beschaffenheitsmerkmale, die ein dauerhaftes oder auch vorübergehendes Wohnen gestatten. So genannte unechte Wohnmobile, deren gesamte Bauart die eines Personenkraftwagens ist, sollen auch weiterhin wie Personenkraftwagen besteuert werden.

Der Absatz 2c entspricht inhaltlich dem Absatz 2b des Gesetzentwurfs des Bundesrates.

Zu Nummer 2 (§ 8 Nr. 1a)

Die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für alle Wohnmobile nach dem Emissionsverhalten und dem verkehrsrechtlich zulässigen Gesamtgewicht ist aufgrund der technischen Gegebenheiten (z.B. Fahrgestelle überwiegend von Nutzfahrzeugen) sachgerecht.

Zu Nummer 3 (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a)

Die Steuerberechnung für Wohnmobile erfolgt mit drei abgestuften Tarifen, denen jeweils verkehrsrechtliche Schadstoffklassen zugeordnet sind, um einen Anreiz für möglichst emissionsreduzierte Fahrzeuge zu geben. Ab dem 1. Januar 2010 ist für die wenig anspruchsvolle Schadstoffklasse S 1 eine geänderte tarifliche Zuordnung vorgesehen. Damit wird künftigen Verbesserungen des Emissionsverhaltens Rechnung getragen.

Die Höhe der Jahressteuer liegt im Ergebnis über der für Lastkraftwagen und im Normalfall unterhalb der für Personenkraftwagen. Wegen der Rechtspraxis vor dem 1. Mai 2005, die zu ungerechtfertigten Unterschieden bei der Besteuerung von Wohnmobilen führte, wirken sich die Änderungen differenziert aus. Für eine geringe Anzahl „echter“ Wohnmobile bis 2,8 Tonnen Gesamtgewicht kommt es durch die bisherige Besteuerung als Personenkraftwagen zu Entlastungen. Gleiche objektive Beschaffenheitsmerkmale wie bei schwereren Wohnmobilen rechtfertigen dies. Für besonders schadstoffreduzierte Wohnmobile mit mehr als 2,8 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht erhöht sich die Jahressteuer von 172 bis 210 Euro auf 210 bis 240 Euro, für nicht schadstoffreduzierte auf 450 bis 480 Euro. Für Wohnmobile bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht werden 750 Euro Jahressteuer nicht überschritten (bisher 500 Euro). Für noch schwerere Wohnmobile vor allem ohne Schadstoffminderung liegt die Steuer schon heute darüber.

Zu Nummer 4 (§ 18 Abs. 5)

Die Übergangsbestimmung, Wohnmobile in der Zeit vom 1. Mai 2005 bis zum 31. Dezember 2005 nach der alten Rechtspraxis zu besteuern, entspricht inhaltlich dem Gesetzentwurf des Bundesrates (vgl. dort Artikel 1 Nr. 2). Die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer für Wohnmobile wird somit zum 1. Januar 2006 wirksam. Die Fahrzeughalter konnten bereits seit dem Inkrafttreten des verkehrsrechtlichen Wegfalls der 2,8-Tonnen-Grenze zum 1. Mai 2005 nicht mehr auf den Fortbestand der bisherigen Besteuerung vertrauen. Diese beruhte auf der an dieser Gewichtsgrenze

anknüpfenden und durch die Landesfinanzbehörden zuvor allgemein angewendeten Finanzrechtsprechung. In der Folge waren schwere Wohnmobile bisher begünstigt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Auf Zwischenüberschriften kann bei kurzen Einzelnovellen verzichtet werden.

Berlin, den 8. November 2006

Patricia Lips	**Florian Pronold**	**Frank Schäffler**
Berichterstatterin	Berichterstatter	Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333